

УДК 347.2/3

ОРГАНИЗАЦИЯ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО ДОГОВОРУ ФРАХТОВАНИЯ МОРСКОГО СУДНА

Никитина А.П., Михайлова А. Д.

Юридического института СевГУ. Севастополь, Россия

В статье автора раскрывают один из традиционных и основных договоров морской перевозки грузов – договора фрахтования. Затронули вопрос генезиса договора фрахтования морского судна в Российской Федерации. Авторы обращают внимание на то, что недостаточность именно современных научных разработок по данной проблематике, отсутствие надлежащего правового регулирования отношений, возникающих из договора фрахтования морского судна на национальном уровне с учетом изменившихся тенденций является факторами, препятствующими развитию морского транспорта как во внутренних, так и в международных перевозках. Анализируются специфические черты заключения и исполнения договора фрахтования, а также ответственности сторон за неисполнения или ненадлежащее исполнения обязанностей.

Ключевые слова: договор фрахтования, морское судно, перевозка грузов, логистическая деятельность, Кодекса торгового мореплавания.

Экономику любого государства трудно представить без транспортных услуг. При этом важным является транспортирование грузов, багажа и пассажиров. С развитием научно-технических достижений возрастает роль морских, воздушных, а также автомобильных перевозок, которые позволяют в максимально удобный и быстрый способ осуществить внутренние и международные перевозки.

При этом, следует учитывать, что в настоящий момент в вопросах обеспечения качества логистики Россия переживает не лучшие времена. По уровню эффективности развития логистики Россия оказалась лишь на 85-м месте в мировом рейтинге Logistics Performance Index 2018 (LPI), подготовленном Всемирным банком [7]. Как считают эксперты Всемирного банка, по уровню эффективности своего внутреннего логистического комплекса Россия уступает таким странам, как Эстония, Литва и Казахстан. В первую десятку рейтинга LPI, по данным Всемирного банка, входят логистические комплексы Германии, Швеции, Бельгии, Австрии, Японии, Нидерландов, Сингапура, Дании, Великобритании и Финляндии.

Наименее эффективной логистическая деятельность на территории России признана по таким показателям, как «забюрократизированность» таможенных процедур (141-е место в рейтинге), эффективность логистической и транспортной инфраструктур (94-е место в рейтинге), потеря времени в международных перевозках (87-е место в рейтинге) [7].

Совершенствование системы предоставления транспортных услуг позволит повысить инвестиционную привлекательность России для иностранных партнеров, что даст позитивный социально-экономический эффект, а потому необходимым представляется разрабатывать новые направления повышения эффективности транспортного обеспечения не только во внутреннем, но и во внешнем формате. В

этой связи, высокую актуальность приобретает и вопрос совершенствования нормативно-правового и организационного обеспечения в морских перевозках, находящих на четвертом месте в рейтинге видов транспорта в России по грузообороту с показателем 106 млрд. т*км грузооборота в год [5].

Для того, чтобы повысить эффективность предоставляемых морских транспортных услуг внутри России, а в особенности – в сфере международных перевозок грузов, важно в первую очередь упростить условия перевозок грузов морским транспортом, унифицировав законодательные нормы, в том числе – путем совершенствования законодательства, регламентирующего договоры фрахтования, которые занимают особую роль среди морских перевозок.

Популярность морских перевозок, регулирующихся договорами фрахтования, объясняется несколькими факторами, в частности, актуализацией международных экономических связей, удобством и финансовой привлекательностью морского транспорта, развитием туризма, а в отношении чартерных перевозок – также появлением пользователей, для которых важна стоимость, качество, комфорт перевозки, поскольку чартерные перевозки на сегодня позволяют осуществить перемещение грузов, багажа и пассажиров, которое невозможно запланировать и осуществить регулярными рейсами. Популярность чартерных перевозок обуславливает интерес к исследованию юридических аспектов их осуществления, прежде всего это касается договора, на основании которого выполняется чартерной перевозки - договора фрахтования (чартера).

Перевозки в режиме фрахтования морским транспортом имеет свою специфику. Она проявляется в общеобязательных правилах для данного вида перевозки, о которых не должны забывать ни фрахтовщики, ни их клиенты. Несоблюдение этих правил может обернуться дополнительными проблемами и непредвиденными расходами для обеих сторон договора.

В настоящее время проблематика правовой природы договора фрахтования в определенной степени раскрыта авторами исследований, посвященных различным аспектам чартерных перевозок. Бесспорно, такие труды имеют большую научную ценность для раскрытия понятия и содержания договора фрахтования морского судна, однако существует ряд специфических вопросов, связанных с разграничением договора фрахтования и смежных правовых институтов; с регулированием специфического предмета договора фрахтования; с регулированием ответственности по договору фрахтования, которые недостаточно раскрыты.

Недостаточность именно современных научных разработок по данной проблематике, отсутствие надлежащего правового регулирования отношений, возникающих из договора фрахтования морского судна на национальном уровне с учетом изменившихся тенденций является факторами, препятствующими развитию морского транспорта как во внутренних, так и в международных перевозках. Этими факторами обусловлена актуальность исследования договора фрахтования морского судна.

Следует, однако же, учитывать, что в рамках научной статьи невозможно раскрыть специфику, обозначить все существующие проблемы и определить перспективы совершенствования нормативно-правового и организационного регулирования договора фрахтования морского судна, поэтому в рамках данной работы будет дана обзорная характеристика правовой природы договора фрахтования морского судна,

а также исследованы основные проблемные аспекты указанного договора с обозначением приоритетов совершенствования исследуемого правового института.

Обращаясь к сущности обозначенного вопроса, следует отметить, что гражданский оборот современной России достаточно интенсивно развивается, порождая много новых видов правоотношений, которые до сих пор были неизвестны, или известны не в таком виде. В частности, значительное развитие получили отношения по перемещению различных вещей из одного места в другое – грузовые перевозки.

Договор фрахтования получил закрепление и в законодательстве Российской Федерации. Так, согласно п. 1 ст. 787 Гражданского кодекса Российской Федерации [1] (далее – ГК РФ), по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Нормы, регулирующие отношения, связанные с заключением и исполнением указанного договора, закреплены как в Гражданском кодексе РФ, так и в специальных кодексах, законах и подзаконных актах. В частности, п. 2 ст. 787 ГК РФ указывает, что порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами.

Более детально договор фрахтования морского судна регламентирован нормами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации [2] (далее – КТМ РФ) в п. 2 ст. 115, а также нормами Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, в частности п. 3 ст. 97 [3] (далее – КВВТ РФ).

При этом, под договором фрахтования морского судна необходимо понимать договор, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких морских транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

При осуществлении нерегулярного морского сообщения грузы (как правило, их крупные партии) и пассажиры перевозятся по чартеру, или договору фрахтования, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких морских транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Объектом договорных отношений в области применения договора фрахтования морского судна, как правило, служит груз, который по определенным причинам не может быть передан для доставки публичному перевозчику – транспортному предприятию общей перевозки. Этими причинами могут быть большой объем партии груза, специфическая регулярность отгрузок и прочее.

Договор фрахтования морского судна зачастую подразумевает перевозку грузов на большое расстояние. К примеру, когда речь идет о больших (десятки и даже сотни тысяч тонн) партий сырья, металлов, сельскохозяйственной продукции, публичные перевозчики не представляют для грузовладельцев какого-либо интереса.

Ст. 787 ГК РФ предусматривает, что одна сторона в договоре фрахтования представлена фрахтовщиком, а вторая – фрахтователем. При этом фрахтовщиком является владелец транспортного средства, которому транспортное средство принадлежит на праве собственности или ином, предусмотренном законом, основании. Фрахтова-

телем же выступает юридическое или физическое лицо, которое заинтересовано в перемещении крупной партии груза либо в перевозке пассажиров по маршруту, закрепленному в договоре фрахтования, зачастую не совпадающему со стандартными маршрутами либо направлениями перевозки.

Стоит отметить, что в договоре фрахтования морского судна фрахтователь может выступать в качестве отправителя груза, но может и не являться таковым, к примеру, в случаях фрахтования транспортного средства продавцом товара при условии, что отправку груза осуществит товаризготовитель.

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор фрахтования морского судна с грузоотправителем или фрахтователем, либо лицо, от имени которого заключен договор. Таким образом, договор фрахтования может быть заключен как самим перевозчиком, так и его представителем, но от его (перевозчика) имени.

При определении субъектного состава договора фрахтования морского судна важно отметить, что для целей, связанных с применением такого вида договора не применим термин «владелец транспортного средства». Также и в понятие «перевозчик» не всегда включено наличие права собственности в отношении транспортного средства, поскольку его использование возможно и при ином законном основании, включающим право пользования и владения. Обозначенное обстоятельство позволяет принимать в отношениях по перевозке не только лиц, профессионально выполняющих работу перевозчика, но и операторов, распорядителей морских судов, которые выполняют некоторые функции перевозчика (например, экспедиторы, фрахтователи судов).

Помимо того, что договор фрахтования (чартер) является двусторонним, он еще и обладает качеством возмездности. Возмездность выражается в праве фрахтователя зарезервировать под свои нужды все обусловленное договором морское судно (или его часть) для перевозки именно за плату на протяжении одного рейса либо серии рейсов. Фрахтовщик же наделен правом получить за предоставленное транспортное средство (или часть его вместимости) плату, которая именуется фрахтом.

Публичные перевозчики в основном осуществляют деятельность на основных маршрутах транспортировки товаров международной торговли, завышают цены за свои услуги, а также приспособливают морские суда для перевозок генеральных грузов, как правило, контейнеров. К несомненным преимуществам чартерной перевозки можно отнести ее индивидуальность по маршруту, не совпадающему с маршрутами линейных перевозок.

К.В. Холоповым отмечается еще одна положительная для грузоотправителя особенность чартера – перевозка грузов по чартеру предусматривает фрахтование специализированного подвижного состава, необходимого для соблюдения особых условий перевозки конкретного рода груза [6].

Однако договор чартера морского судна отвечает и интересам владельца данного вида транспортного средства, поскольку его заключение гарантирует ему прибыль вне зависимости от степени использования судна.

Для грузовладельца отношения по чартеру представляют собой обеспечение надежной перевозки, как правило, больших партий груза на длительный срок в направлениях, не обеспеченных публичными маршрутами. Более того, ставки фрахта, при их перерасчете на метрическую единицу, к примеру, в трамповом судоходстве ниже ставок линейных перевозчиков [6].

Поскольку, согласно чартеру, фрахтователю предоставляется все транспортное средство или его часть, то можно сделать вывод о том, что чартеру характерны как элементы договора перевозки, так и элементы договора аренды.

Так, Т.Е. Абова перечисляет следующие признаки чартерной перевозки:

- а) отсутствие связи с постоянными регионами транспортирования;
- б) отсутствие определенных тарифов и зависимость от конъюнктуры фрахтового рынка;
- в) как правило, отсутствие связи с определенными грузом;
- г) наличие чартера - разового договора перевозки, причем фактор ее протяженности во времени не имеет значения;
- д) отсутствие унифицирующих договоров и наличие в качестве основного регулятора правоотношений чартера как договора перевозки, регулируемого в основном нормами национального права и проформ, т.е. норм негосударственного характера;
- е) наличием как реального (собственник), так и фактического (фрахтователь или субфрахтователь) перевозчика;
- ж) обязательная подача нотисов: первоначального - о времени прихода судна в порт, и позднего – о готовности судна к погрузке [4].

Законодательство некоторых зарубежных стран под договором фрахтования понимает договор, по которому фрахтовщик за вознаграждение предоставляет все транспортное средство (судно, авиасудно) или его часть в распоряжение фрахтователя для совершения одного или нескольких рейсов с целью перевозки грузов или пассажиров.

Договор фрахтования морского судна, а в особенности – в рамках международного сообщения, в некоторых странах принято относить к договорам перевозки груза, в иных странах – к отдельным видам договоров.

Договор фрахтования в целом, в том числе – и договор фрахтования морского судна, закреплён как обособленный договор в праве стран англо-американской системы права, например, в Англии, США, Италии, Нидерландов, Швейцарии, Либереи и отдельных африканских странах. Другие страны при правовой регламентации договора фрахтования исходят из того, что перевозка груза на трамповом судне может регулироваться как договорами фрахтования, так и договорами, связанными с перевозкой груза. При этом отношения фрахтователя и фрахтовщика регулирует договор фрахтования (чартер), а перевозчика с получателем груза - условия договора перевозки, предусмотренные коносаментом.

В отношении самостоятельной правовой природы договора фрахтования и отсутствием аналогии в содержании этого договора и договора аренды наиболее показательным является именно морское законодательство.

Так, несмотря на то, что отечественное законодательство не признает самостоятельного существования договора фрахтования на рейс, а устанавливает лишь два вида договора морской перевозки груза - договор перевозки грузов (п.2 ст. 785 ГК РФ), договор фрахтования (п. 2 ст. 787 ГК РФ), договор морской перевозки груза (п. 1 ст. 115 КТМ РФ), все же договор морской перевозки грузов может быть заключен и с условием предоставления всего судна, его части, или определенных судовых помещений (чартер), и без такого условия.

Представляется, что подобная законодательная формулировка упрощает правоотношения, связанные с различными видами перевозки грузов, поскольку договор перевозки и договор фрахтования в силу указанной нормы смешиваются.

Исходя из презумпции соответствия положений КТМ РФ и ст. 787 ГК РФ, можно прийти к выводу о том, что при использовании любых видов транспорта фрахтование и перевозка являются неразрывными понятиями. Кроме того, практика показывает, что данные договора имеют хоть и сходную, но все же не однородную правовую природу, поэтому необходимым видится более четкое законодательное разделение указанных понятий.

С позиции разграничения договора фрахтования и договора аренды рассматривается еще одно существенное обстоятельство. Так, в одном правоотношении, связанном с фрахтованием транспортного средства, фрахтовщиком и отправителе могут выступать различные субъекты. Фрахтователем может выступать покупатель товара, и в таком случае продавец примет на себя обязательство доставить и загрузить товар на борт зафрахтованного покупателем судна, выступив тем самым в роли отправителя и выдав перевозчику коносамент для перевозки судна.

При этом сам же продавец выступит ответственным перед перевозчиком за убытки, причиненные несвоевременным предъявлением груза, а также за любые другие недостатки, которые могли бы причинить ущерб грузу. Соглашение, заключенное покупателем товара с судовладельцем, в таком случае будет представлять собой договор фрахтования.

Таким образом, договор фрахтования и по своему субъектному составу, а также распределению прав и обязанностей в отношении груза имеет существенные различия с договором аренды и договором перевозки.

Договор фрахтования имеет также свои особенности заключения, связанные с предметом самого договора. Так, при перевозке грузов, багажа и/или пассажиров на морских судах существует сложная процедура заключения договора фрахтования, зачастую связанная с привлечением к заключению договора сторонних лиц, поскольку деятельность на фрахтовом рынке направлена на обеспечение отфрахтования судов и обеспечение международной торговли морским тоннажем.

Фрахтовая деятельность в рамках договоров фрахтования на морских судах обычно осуществляется брокерскими и агентскими фирмами, представляющими интересы судо- и грузовладельцев, притом заключению договора фрахтования морского судна обычно предшествует длительный и детализированный процесс обмена предложениями и контрпредложениями, что обусловлено сложностью взаимоотношений в рамках анализируемого вида договоров. Кроме того, и непосредственному заключению договора фрахтования морского судна предшествует ряд необходимых к выполнению операций, связанных с подбором груза либо судна брокером (агентом) по поручению заказчика с учетом критериев и условий, необходимых для выполнения перевозки. Однако же, при всей своей сложности и многоаспектности, заключение договора фрахтования морского судна благодаря использованию чартерных проформ становится значительно более легким и унифицированным.

Таким образом, договор фрахтования морского судна заключается при условии предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений, и направлено на обеспечение эффективной доставки пассажиров, багажа или грузов в направлениях, не обеспеченных либо недостаточно качественно

обеспеченных линейными маршрутами. Из указанного вытекает наиболее, как представляется, значимая характеристика договора фрахтования морского судна – возможность качественно и эффективно осуществить доставку пассажира, багажа или груза в направлении, в котором линейный регулярный перевозчик не может предоставить соответствующую по качеству и эффективности перевозку. Указанное предопределяет необходимость дальнейших исследований договора фрахтования морского судна как средства обеспечения эффективного и качественного выполнения транспортных услуг морем.

Список использованных источников и литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.07.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2018) // Собрание законодательства РФ, 29.01.1996. № 5. ст. 410.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999. № 18. ст. 2207.
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ, 12.03.2001. № 11. ст. 1001.
4. Абова Т.Е. Обязательство перевозки груза. Основные проблемы частного права. – М.: Статут, 2017. – С. 144.
5. Транспорт и связь в России. 2016: Стат.сб./Росстат. – М., 2016. – С. 31.
6. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2016. – С. 93
7. Logistics Performance Index 2018 [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://www.worldbank.org/et/tews/itographic/2018/07/24/logistics-performance-index-2018>

Nikitina A. P., Mikhailova A. D. Organization of sea transportation under agreement of maritime ship // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – Т. 4 (72). № 3. – P. 380-386.

In the article, the author discloses one of the traditional and basic contracts for the carriage of goods by sea – the chartering agreement. The question of the genesis of the contract of chartering a ship in the Russian Federation was raised. The authors draw attention to the fact that the lack of modern scientific research on this issue, the lack of proper legal regulation of relations arising from the chartering agreement of a ship at the national level, taking into account the changed trends, are factors that hinder the development of maritime transport in both domestic and international carriage. The specific features of the conclusion and execution of the chartering contract, as well as the responsibility of the parties for non-performance or improper performance of duties, are analyzed.

Key words: chartering agreement, sea vessel, cargo transportation, logistic activity, Merchant Shipping Code.

Spisok literature:

1. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii (chast' vtoraya) ot 26.01.1996 № 14-FZ (red. ot 29.07.2018) (s izm. i dop., vstup. v silu s 01.09.2018) // Sbornie zakonodatel'stva RF, 29.01.1996. № 5. st. 410.
2. Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossijskoj Federacii ot 30.04.1999 № 81-FZ (red. ot 29.12.2017) // Sbornie zakonodatel'stva RF, 03.05.1999. № 18. st. 2207.
3. Kodeks vnutrennego vodnogo transporta Rossijskoj Federacii ot 07.03.2001 № 24-FZ (red. ot 29.12.2017) // Sbornie zakonodatel'stva RF, 12.03.2001. № 11. st. 1001.
4. Abova T.E. Obyazatel'stvo perevozki gruzha. Osnovnye problemy chastnogo prava. – M.: Statut, 2017. – S. 144.
5. Transport i svyaz' v Rossii. 2016: Stat.sb./Rosstat. – M., 2016. – S. 31.
6. Holopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossijskogo transportnogo prava: Uchebnoe posobie. – M.: Statut, 2016. – S. 93
7. Logistics Performance Index 2018 [Elektronnyj resurs]. // Rezhim dostupa: <https://www.worldbank.org/et/tews/itographic/2018/07/24/logistics-performance-index-2018>.